SKRZYDŁA SiMOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK III Nr 11 (91)

9-16 marca 1948



SZYBOWIEC LATA SAM...,

ale na start trzeba go ciągnąć na własnych plecach, czyli nie tylko SiM, lecz robota zrobi z Ciebie pilota.

JAK ZOSTAĆ PILOTEM?

II*)

Wiem, że kilka tysięcy młodych serc uderza w tej chwili przyspieszonym tętnem, że kilka tysięcy młodych oczu wygląda z niecierpliwością listonosza, który ma przynieść świeży egzemplarz „SiM-u". Wierzcie mi, że z równą niecierpliwością ja również czekam chwili, gdy moje słowa dosięgną Was i zostaną przetworzone w czyn, w ruch, w działanie. Nie gadajmy więc już „w ogóle", a przystępujmy do samej sprawy.

Czy wszystkie dokumenty macie już gotowe?

Naturalnie. Wiedziałem, że zrobicie wszystko, by je skompletować.

Co trzeba robić dalej?

Odpowiem każdemu z Was osobno, a więc...

Kandydaci do szybowcowych szkół ślizgowych!

Do dnia 25 marca, mając w kieszeni dokumenty, o których mówiłem w poprzednim artykule, musicie zgłosić się do Powiatowej Komendy P. O. „Służba Polsce".

Jak ją znaleźć? Jaki jest jej adres?

Powiem Wam w sekrecie, że są to dawne Powiatowe Urzędy W F. i P W. Po tym wyjaśnieniu nie trudno będzie je odnaleźć, a jeśli mieszkasz w dużym mieście i mógłbyś mieć trudności z odnalezieniem właściwej dla Ciebie Komendy Powiatowej, to zasięgnij informacji w Wojewódzkim Urzędzie WF i PW (adresy i telefony podaję Ci na następnej stronie).

Kiedy zgłosisz się w Komendzie Powiatowej, przedstawisz swe dokumenty i zgłosisz swą chęć szkolenia się w pilotażu szybowcowym, dostaniesz skierowanie na komisję kwalifikacyjno-rejestracyjną. Komisje te będą urzędować w setkach miejscowości w całym kraju, począwszy od 3 do 15 kwietnia br. Pamiętaj jednak, byś zgłosił się w ściśle wyznaczonym terminie. Jeśli się spóźnisz — sam sobie będziesz winien.

Gdy już szczęśliwie przejdziesz przez komisję, okażesz się zdrowy i godny szkolenia szybowcowego, dostaniesz „Kartę powołania" (postaram się pokazać Ci w następnym numerze, jak ona wygląda). Na karcie tej będzie wypisany termin, w którym zgłosisz się znów w Komendzie Powiatowej P.O. „Służba Polsce" — tym razem już z miną radosną i dumną. Dostaniesz wówczas „Rozkaz wyjazdu" i bezpłatny bilet na przejazd do szkoły, a po ukończeniu szkolenia — z powrotem.

Szkolenie jest całkowicie bezpłatne, trwa 6 tygodni i zaczynać się będzie 1-go każdego miesiąca począwszy od 1 maja do 1 września.

Bracie „po drążku" z dwoma mewkami w klapie!

Do dnia 20 marca, Twoje papierzyska, które naturalnie dowodzą niezbicie, że odpowiadasz wszystkim wymaganiom, muszą się znaleźć w Warszawie.

No, dobrze — powiesz — ale Warszawa jest duża i szeroka.

Słusznie. Podam Ci adres, który dokładnie przepiszesz na kopercie listu poleconego. Oto on:

Samodzielny Wydział Lotniczy
Komenda Główna Powsz. Organ.
„SŁUŻBA POLSCE"

WARSZAWA
Aleja Wyzwolenia Nr 54/56
pokój Nr 51.

Do listu tego włożysz wszystkie dokumenty, dwie fotografie i podanie.

Dokumenty i fotografie już masz, ale co trzeba napisać w podaniu?

Podanie winno krótko i zwięźle formułować Twą prośbę o przyjęcie do szkoły, z zaznaczeniem miesiąca, w którym chciałbyś odbywać szkolenie. W sekrecie mogę Ci doradzić, byś starał się w miarę możliwości wybierać maj lub czerwiec. Praktyka ubiegłych lat wykazała, że w tym okresie jest najmniej kandydatów i najłatwiej o wolne miejsce.

Musisz także pamiętać, że **wewnątrz listu**, najlepiej na podaniu, należy podać dokładny swój adres.

No, a co masz robić po wysłaniu podania?

Czekać!

Wszyscy, którzy na podstawie podań zostaną zakwalifikowani na szkolenie, otrzymują listowne zawiadomienia i piśmienne skierowania na komisje mandatowo - lekarskie z podanym dokładnym adresem komisji oraz datą zgłoszenia.

Po przejściu komisji otrzymacie „Karty powołania" i...dalej będziecie postępować tak, jak „ślizgowcy".

Kandydacie na szkolenie silnikowe!

Do dnia 31 marca musisz, tak jak Twój kolega starający się o przeszkolenie na żaglu, wysłać swe papiery i fotografie wraz z podaniem na ten sam adres. Tak samo do Ciebie odnosi się uwaga o wyborze miesiąca maja lub czerwca. Tak samo otrzymasz piśmienne wezwanie na komisję mandatowo - lekarską, która dla kandydatów na pilotów silnikowych będzie urzędowała w Warszawie na ul. Wawelskiej Nr 7 w dniach od 15 do 21 kwietnia br.

Na komisji tej otrzymasz „Kartę powołania" i... już wiesz co będzie dalej, gdyż dalsze Twe losy będą identyczne z losami szybowników.

MECHANIKU!

Domyśliłeś się już zapewne, że Twoje dokumenty i podanie musisz przesłać także do Samodzielnego Wydziału Lotniczego.

---

*) Część pierwsza tego artykułu została wydrukowana w Nr 10 tyg. „Skrzydła i Motor" na str. 111 i 112.

Kiedy?

Jak najszybciej, gdyż leży to w Twym własnym interesie.

Zakwalifikowani na szkolenie otrzymacie listownie, wprost do domu, „Karty powołania", z którymi postąpicie tak, jak i wszyscy inni.

Sądze, że dotychczasowe informacje są zupełnie zrozumiałe i wystarczające. Jeśli macie jakieś wątpliwości — piszcie „polecone expressy" do redakcji SiM-u.

W przyszłym numerze napiszę parę słów o szkołach szybowcowych i programach szkolenia, byś wiedział, co cię czeka na szybowisku i czego się nauczysz.

A na zakończenie tego artykułu mała uwaga, będąca odpowiedzią na kilka otrzymanych przez redakcję listów: na szkolenie szybowcowe i silnikowe kwalifikuje kandydatów tylko „Służba Polsce" i tylko junacy Organizacji Powszechnej „Służba Polsce" przechodzić będą wyszkolenie lotnicze. (peleng)

ADRESY WOJEWÓDZKCH URZĘDÓW WF i PW

1. Warszawa, Aleja Miedzeszyńska 66, telefon 55-43.
2. Kraków, ul. Zwierzyniecka 26, telefon 564-13, 569-58.
3. Rzeszów, ul. Dąbrowskiego, telefon 344.
4. Lublin, ul. Uniwersytecka 3, telefon 2129.
5. Szczecin, ul. Wawrzyniaka 5, telefon 2225.
6. Bydgoszcz, Pl. Weyssenhoffa 1, telefon 3682.
7. Olsztyn, Al. Warszawska 85, telefon 2504.
8. Kielce, ul. 3-go Maja 6.
9. Wrocław, Pl. Piaskowskiego, telefon 2572.
10. Poznań, ul. Chełmońskiego 21, telefon 6869.
11. Gdańsk—Oliwa, ul. Czyżewskiego 29, telefon 518-58.
12. Katowice, ul. Raciborska 1, telefon 34577.
13. Łódź, ul. Curie-Skłodowskiej 28, telefon 211-65.
14. Białystok, ul. Nowy Świat 4.

TAJEMNICA INSTRUKTORA

Przez otwarte szeroko okno wpadł wysoki, dźwięczny glos gongu. Pobudka! Nakryty po brodę grubym wełnianym kocem, Andrzej słyszał w półśnie, jak na sali wszczął się ruch.

Było chłodno. Z przyjemnością poleżałby jeszcze choć przez pół godziny, lecz widział z doświadczenia, co znaczy spóźnienie się na loty. Lepiej nie żartować. Instruktor jest nieubłagany.

Na wspomnienie nagany, jaką otrzymał przed kilku dniami, zerwał się z łóżka na równe nogi, aż skrzypnęły sprężyny. Z ręcznikiem zawieszonym przez szyję wpadł do umywalni. Umył się prędko. Wyskoczył akurat w ostatnim momencie, gdy do stojących już w dwuszeregu kolegów zbliżał się instruktor.

Raport. Wciąganie flagi na maszt. Modlitwa. Instruktor wydaje rozkaz: „Wyprowadzić szybowce!" Godzina jest bardzo wczesna. Słońce jeszcze nie wstało. Liliowe szczyty gór toną w mroku.

Andrzej ma dzisiaj latać pierwszy. Wczoraj akurat skończyła się przed nim kolejka.

Nie siada jednak na siodełku szybowca. Czeka, aż instruktor sprowadzi go lotem na sam dół. Tak, jak to było dotychczas. Oni latają dopiero z połowy zbocza. — Chociaż — myśli Andrzej — i on mógłby ostatecznie spróbować. Przecież ma już za sobą ponad trzydzieści lotów prostych. Potrafi manewrować szybowcem. A, że tu trochę wyżej — to żadna przeszkoda!

Spojrzał krytycznie w dół. — Tak się zdaje! Jednak 10 metrów nad ziemią, to nie kilkadziesiąt, a nuż nie dam rady — obleciał go strach.

„Esgeg" stoi już na desce. Zaczep ogonowy założony. Przy długich wężach lin czekają koledzy. Za chwilę podejdzie instruktor, wsiądzie na siodełko i nawet nie przypinając się pasami poleci.

Andrzej szuka wzrokiem wysokiej sylwetki instruktora.

— O idzie już, zagląda do notesu.

Po drodze woła:

— Pilot?

Nikt mu nie odpowiada. Siodełko jest przecież nie zajęte. Czyżby zapomniał? Nie, to niemożliwe.

Instruktor powtarza pytanie:

— Pilot gotów?

— Panie instruktorze! — podpowiadają uczynnie z boku. — Przecież my jeszcze nie latamy z całej góry!

— Nie lataliście, ale dziś polecicie! Czyja kolej?

Andrzejowi robi się gorąco. Przed chwilą myślał właśnie, że poleciałby jak nic! Po starcie lekko by sobie przytrzymał, a potem prosto, prościuteńko smarowałby na tę łączkę. A tu masz — tylko siadać.

— Żadnych cudów, kolego! Równo, bez nerwów! — to instruktor. Andrzejowi wraca odwaga. Już się nic nie boi. Wierzy w siebie. Wie, że musi wykonać dobrze ten lot!

Start!

Uderzył go w twarz ostry pęd powietrza. Szybowiec wyskoczył w powietrze i z łagodnym szumem zaczął oddalać się od zbocza. Ziemia uciekła gdzieś w dół.

Andrzejowi zrobiło się na moment nieswojo. Opanował się jednak szybko. Sparował lotką dość silnie uderzenie wiatru z boku.

Jeszcze kilka sekund. Ziemia zbliża się coraz bardziej. Słyszy równy świst linek — znaczy szybkość dobra. Przypomniał sobie rady instruktora: nad ziemią trochę „podusić" i powoli wybierać drążek na siebie. Ziemia przyjdzie sama.

Szum płozy, kilka podskoków — wylądował. Ogarnia go przeogromne szczęście. Chciałby biec pod górę i lecieć choćby zaraz, jeszcze raz i jeszcze, cały dzień, bez przerwy. Wie jednak, że jest to niemożliwe. Każdy lot trzeba okupić solidną pracą na starcie. Pomóc innym. Przecież nie on jest tylko jeden. Wszyscy chcą latać!

Ściąga szybowiec z lądowiska. Robi miejsce.

Siedząc pod skrzydłem obserwuje następny lot. Patrzy z dumą, jak Staszek ląduje z gracją tuż przed drogą. Myśli o instruktorze, tym dziwnym człowieku, który pod przykrywką szorstkości okazuje im tyle zaufania.

Wczoraj jeszcze byli nieopierzonymi pisklętami. Dzisiaj, bez żadnego właściwie przejścia próbują swych pierwszych wzlotów. A nie dalej jak wczoraj właśnie pytali instruktora o możliwości lotów z całej góry. Śmiał się z nich. Mówił, że są safanduły i niedorajdy — że nigdy nie będą lotnikami.

I nagle Andrzej zaczyna się śmiać. Szczerze i serdecznie. Zrozumiał nagle tajemnicę instruktora.

Nauczył ich latać, a oni sami nawet nie spostrzegli, jak się to stało! K. G.



teoretyczny KURS SZYBOWCOWY

5) ANTONI MAŃKOWSKI, kpt.

DZIAŁANIE STERÓW

W poprzednim odcinku naszego kursu zapoznaliście się z pojęciem równowagi szybowca w locie. Zrozumiałe, że szybowiec może być utrzymany w stanie równowagi dzięki usterzeniu, poruszanemu zależnie od woli pilota. Dzięki temu może również pilot, operując odpowiednio sterami, wprowadzić szybowiec w każde żądane położenie. Zanim omówimy poszczególne rodzaje lotu i związane z tym manewrowanie sterami, rozpatrzymy z osobna działanie każdego steru.

Mówiąc o równowadze poprzecznej stwierdziliśmy, że zapewniają nam ją lotki. Lotka, jak wiemy, wychylając się w dół powoduje przyrost siły nośnej (wyporu) na tym skrzydle, na którym została wychylona. A więc gdyby przez ruch drążka sterowego następowało tylko wychylanie lotki w dół, powstanie wskutek tego różnica wielkości sił nośnych między obu skrzydłami. W efekcie, różnica ta powodowałaby uniesienie tego skrzydła.

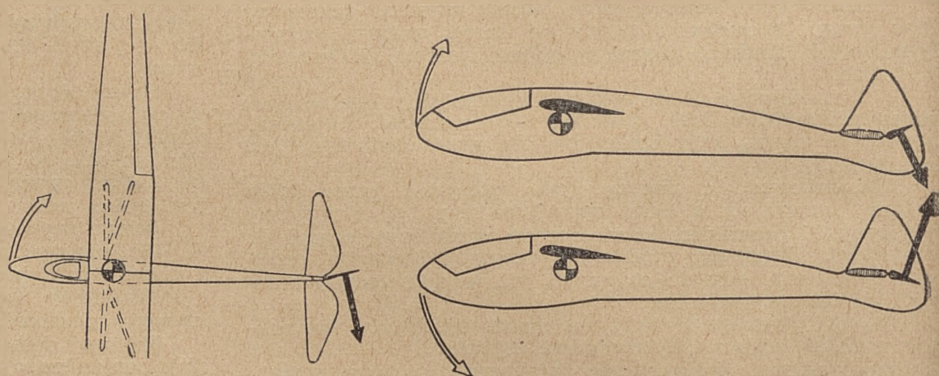
Ponieważ, jak wiemy, lotki są ze sobą sprzężone i to w ten sposób, że gdy jedna lotka wychyla się w dół — jednocześnie druga wychyla się do góry, zmniejszając wypór drugiego skrzydła. W konsekwencji powstała różnica między wyporem skrzydła z wychyloną w dół lotką (rosnącym), a wyporem skrzydła z uniesioną do góry lotką (malejącym) jest znacznie większa, aniżeli w wypadku omówionym wyżej (wychylanie tylko w dół lotki); przyśpiesza to ruch skrzydeł (zwiększa szybkość reakcji).

Istnieje szereg typów lotek stosowanych zarówno w szybownictwie, jak i w lotnictwie silnikowym.

Lotki zwykłe — najprymitywniejszy pod względem rozwiązania konstrukcyjnego typ lotek, stosunkowo rzadko dziś stosowany ze względu na powolność reagowania i znaczne siły występujące na drążku. Lotki zwykłe wychylają się jednakowo w górę i w dół. Lotki zwykłe powodują powstawanie sił zmieniających kierunek lotu (zaburzenie sterowności kierunkowej).

Lotki różnicowe — znacznie czulsze w reagowaniu, działają w ten sposób, że niewielkiemu wychyleniu np. lewej lotki w dół odpowiada dwukrotnie większe wychylenie prawej lotki do góry (szybowiec przechyla się na prawe skrzydło).

Lotki szczelinowe — aerodynamicznie doskonalsze. Wprowadzenie szczeliny pomiędzy lotką a skrzydłem, otwieranej przy wychyleniu lotki w dół, a zamykanej przy wychyleniu lotki do góry, zwiększa znacznie szybkość reagowania płata na działanie lotek.



Schemat działania steru kierunkowego i steru wysokości.

Reasumując powyższe możemy stwierdzić: dla zapewnienia sterowności poprzecznej służą stery poprzeczne, zwane lotkami. Pilot porusza lotki drążkiem sterowym, przechylając go na boki. Przechylenie drążka w lewo spowoduje podniesienie lewej lotki i opuszczenie prawej, co w efekcie spowoduje przechylenie szybowca na lewe skrzydło.

Sterowność podłużną zapewnia ster głębokości, inaczej zwany sterem wysokości. Stanowi on część opierzenia ogonowego. Płetwa steru poziomego (wysokości) wychylając się do góry powoduje wystąpienie siły aerodynamicznej, działającej w dół (odwrotnie do kierunku wychylenia). Ponieważ obrót szybowca odbywa się wzdłuż osi poprzecznej przechodzącej przez środek ciężkości, więc wskutek opuszczenia ogona, przód szybowca podniesie się do góry. Zwiększy się przy tym kąt natarcia płatów nośnych, co w konsekwencji spowoduje wzrost siły nośnej (pod warunkiem utrzymania tej samej szybkości) i szybowiec zacznie wznosić się w górę. Należy pamiętać, że wraz ze wzrostem siły nośnej Py rośnie również opór czołowy Px, co powoduje gwałtowne wytracanie szybkości. Przy dostatecznym nadmiarze prędkości ściąganie drążka sterowego, powodujące wychylanie steru wysokości do góry, może pozwolić na wykonanie pętli (loopingu) (patrz: Mała Encyklopedia Lotnicza, „Skrzydlata Polska" 1945/46).

Odwrotne wychylenie steru poziomego (wysokości) spowoduje podniesienie ogona, co pociągnie za sobą opuszczenie przodu szybowca, zmniejszenie kąta natarcia i siły nośnej — w sumie spowoduje bardziej stromy lot ślizgowy.

Przy silnie oddanym drążku sterowym przez czas dłuższy, stromy lot ślizgowy może przejść w lot nurkowy, i dalej przez przód do lotu odwróconego (na plecach).

Sterowność kierunkową — zapewnia ster kierunkowy, poruszany orczykiem, względnie pedałami. Ruch płetwy steru kierunkowego jest zgodny z kierunkiem zwrotu jaki ma on spowodować. I tak: jeżeli zwrot ma się odbyć w prawo, wychylenie steru kierunkowego musi nastąpić również w prawo. Wówczas siła aerodynamiczna, odrzucając ogon w lewo, zwróci przód szybowca w prawo (obrót dokoła osi pionowej). Dla przypomnienia należy zaznaczyć, że dla spowodowania wychylenia steru kierunkowego w prawo, należy nacisnąć prawy pedał lub prawą dźwignię orczyka. (c. d. n.)



KOMISJA OBRADUJE

(Reportaż z rozstrzygnięcia konkursu Ligi Lotniczej na projekty modeli latających i modelu redukcyjnego z kartonu)

Godz. 10.00. Specjalna ekipa „Skrzydeł i Motoru“ w osobach dwóch kapitanów i jednego chorążego, zaopatrzona w aparaty, statywy i jupitery, przybyła na uroczystość rozstrzygnięcia konkursu.

W olbrzymiej sali wydziału spadochronowego Ligi Lotniczej na długich stołach rozłożono dziesiątki modeli. Wszystko uszeregowane, opatrzone numerami — gotowe dla pracy komisyjnej.

Punktualnie o oznaczonej godzinie zjawia się komisja. Baczność! Wszyscy dyrektorzy na celowniku naszych obiektywów.

Rozpoczęto ciężką pracę kwalifikowania projektów...

Było z czego wybierać. 34 projekty z planami i z wykonanymi modelami, to jednak dużo.

Jako pomocnik fotografa, przysłuchiwałem się jednym uchem, co tam komisja radziła. Za bardzo niestety nie mogłem się zbliżyć, gdyż z racji mojego „stanowiska“ (trzymanie reflektorów), przywiązany byłem przewodem elektrycznym i wszelkie poruszenia miałem ograniczone. Dlatego uwag moich nie bierzcie zbyt dosłownie, tym bardziej, że występowałem tu incognito (ogromnie lubię tajemniczość). A zresztą uczono mnie zawsze, nie wtrącać się tam, gdzie starsi rozmawiają.

Komisja dyskutuje.—Ten byłby dobry, ale za mało sztywny. Tamten — może, może, ale nie odpowiada regulaminowi. I tak ciągle.

Kierownik Hejduk, ścierając pot z czoła spełnia trudną rolę „tłumacza“. Musi ktoś przecież fachowo „przetłumaczyć“ zebranym tajemnice, zawarte w papierowych wycinankach.

Modele poddawane są różnym próbom, aż do oblatania włącznie.—Czy wyobrażacie sobie Czytelnicy, poważnego Zastępcę Redaktora „Skrzydlatej“, jak puszcza model?—O—lata! — Komisja się cieszy i ja także. No — bo lata!

Cały dowcip i atrakcja polega na tym, że wybiera się modele nie wiedząc, kto jest ich twórcą. Otwarcie kopert nastąpi dopiero po ustaleniu najlepszych modeli.

W międzyczasie fotografujemy wszystkie modele razem i każdy osobno. Dla historii.

Praca komisji dobiega końca. Moment kulminacyjny zbliża się wielkimi krokami. Kto będzie zwycięzcą w poszczególnych kategoriach? Napięcie rośnie!

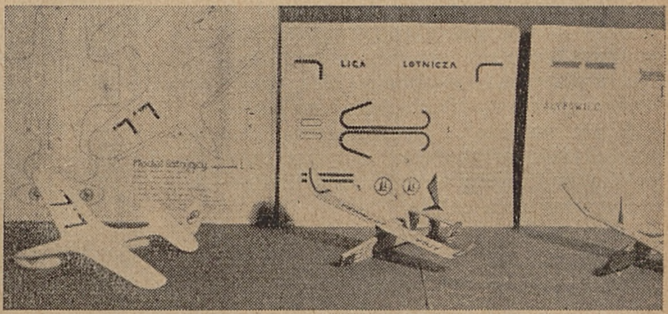
Koperty rozrywane drżącymi rękami. Szelest papieru — i stenografujemy zwycięzców. I. S t r y c h a r s k i. Ooo! Nazwiska padają jedno za drugim, Strycharski powtarza się najczęściej.

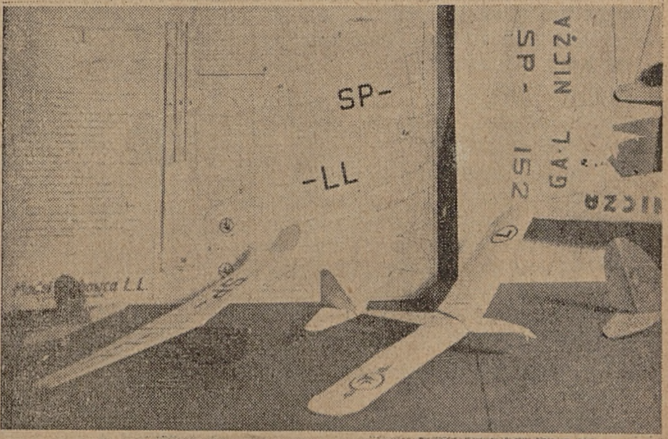
Okazuje się, że za wyjątkiem Strycharskiego Kazimierza nikogo nie znamy z osób nagrodzonych. Same nowe nazwiska. To dobrze! Mamy już nowy narybek.

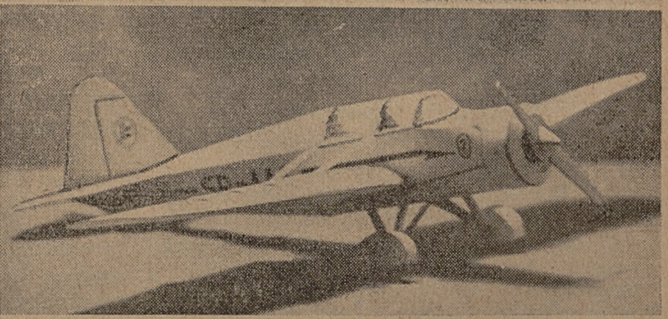
Ślicznie wyglądały „Szpaki“, jako modele redukcyjne. Dużo solidnej pracy włożono w przygotowanie zarówno planów, jak i modeli.

W komunikacie specjalnym LL poznaliśmy zwycięskich modelarzy, nie będę ich więc po raz drugi wymieniał. Jedno jest pewne. Coraz więcej młodzieży zajmuje się modelarstwem. Dobrze więc zrobiła Liga, urządzając konkurs. Jesteśmy pewni, że zorganizowany zostanie wkrótce następny konkurs na modele szkolne, standartowe dla całego kraju. I jeszcze jedno: Redakcja Czasopism Lotniczych czekać będzie z niecierpliwością na przysłane egzemplarze okazowe **wydrukowanych planów modeli kartonowych.** Z większą jeszcze niecierpliwością czekać na to będą modelarze!

P. E.







Na zdjęciach: U góry: trzy najlepsze modele o rozpiętości 50 cm. Z lewej — model K. Strycharskiego, który otrzymał I nagrodę. W środku—„zwycięzcy“ w grupie modeli o rozpiętości 50 cm. Z lewej — nagrodzony model K. Strycharskiego. U dołu—nagrodzony model redukcyjny „Szpaka“ Jerzego Olka.

BOMBY PRZYJAŹŃ PRZYGODA

24) dr FERR

(Ciąg dalszy)

Na tego rodzaju rozstrząsaniach schodziły im wolne chwile, których jednak było coraz mniej, gdyż praca zaczęła im zabierać coraz więcej czasu i coraz bardziej zaczęła ich pochłaniać i wciągać w swe otchłanie gorączka wojenna.

Jasnym było, że szykowała się olbrzymia ofensywa. Jedynymi jaskółkami jej były krótkie i lakoniczne, tak lakoniczne, że aż przykro je było czytać, komunikaty wojenne.

Właściwie wystarczał jeden rzut oka na komunikat. Oko chwytało bezpośrednio te dwa, czy trzy wiersze druku, wyłapywało ze środka kilka pojedynczych słów, takich jak: „na froncie nic nowego"... „bez zmian"... lub „pojedynek artyleryjski"... i już człowieka odchodziła ochota od dokładnego przeczytania całości.

Ale zdarzało się, że w zakończeniu komunikatu, lub gdzieś w szarym kącie stronicy gazety, pojawiał się komunikat o działalności lotnictwa. Te zakończenia, albo te notatki lotnicze były właśnie jedynymi jaskółkami, nadciągającej ofensywy.

Chłopcy wyławiali z nich własne operacje lotnicze, operacje, w których sami brali udział.

„17 maja radzieckie lotnictwo bombardowało skupienia pociągów niemieckich i składów wojskowych na węzłach kolejowych w rejonie Baranowicz... (— to właśnie „Peszki"! Nasze „Peszki"!) ...Mińska i Chełma... 3 samoloty nie powróciły" (—ale to już nie z naszej eskadry).

Więc wieczorem chłopców rozpierała duma.

„25 maja lotnictwo morskie radzieckiej floty bałtyckiej zaatakowało w Zatoce Fińskiej 2 transportowce niemieckie. Oba statki o wyporności 4 i 3 tysiące ton, zostały zatopione".

— Komunikat znów zapomniał o pomocy „Peszek"—martwił się „delegat".

— Musiał zapomnieć. Przecież może to być tajemnicą, że samoloty lądowe atakują niemieckie okręty.

„27 maja samoloty torpedowe radzieckiej floty bałtyckiej atakowały transportowce niemieckie. W wyniku nalotu zatopiono cztery duże transportowce".

— Widzisz! Dzisiaj już zostaliśmy samolotami torpedowymi.

— Dziwny jesteś, przecież oprócz naszej eskadry w walkach z konwojami na pewno bierze udział lotnictwo morskie. Nasza eskadra, to tylko fragment. Zresztą nie podano miejscowości, więc dlaczego myślisz, że to nasze dzieło?

— Ale przynajmniej część jest nasza!

— A może o naszej eskadrze umyślnie milczy komunikat, ażeby Niemcy nie spostrzegli się od razu.

W monotonne — zdawałoby się życie eskadry — wdarł się radosny moment utworzenie drugiego frontu w Europie.

— Mówię ci, że to początek końca— twierdził Bolek.

— Dlaczego?

— Dlatego, że Anglicy i Amerykanie boją się teraz, ażeby nasze wojska nie doszły przypadkiem pierwsze do Berlina. Musieli zatem nareszcie wylądować.

— Gdyby nie wylądowali teraz, mogliby później spotkać na wybrzeżach Francji zamiast Niemców — Armię Radziecką...

— Byliby niemile zdziwieni.

W takich nastrojach rozpoczęły się już bezpośrednie przygotowania do ofensywy.



13, 14 i 15 czerwca pod rząd bombardowali Baranowicze, ale podczas ostatniego nalotu stracili trzy maszyny.

Pomimo to 18 czerwca znowu bombardują po uzupełnieniu strat te same Baranowicze.

Po tym ostatnim nalocie powrócili z pobitą maszyną.

Baranowicze dały im się we znaki.

Musieli kilka dni próżnować.

Za to odbili sobie podczas rozpoczęcia ofensywy pod Witebskiem w dniu 23 czerwca. Latali dosłownie cały dzień, wracając jedynie dla zabrania bomb i uzupełnienia paliwa.

— Można by powiedzieć, że nasza eskadra utworzyła stałą „tramwajową" komunikację z frontem — żartował Strzałek. — Końcowe przystanki, to front i nasze lotnisko, a na kursie znajduje się zawsze 9 maszyn, jedna stale na lotnisku ładuje bomby, a pozostałe mijają się po drodze.

— Ale za to front się łamie! Na północny zachód od Witebska przerwano pas szerokości 30 km, nie tylko na naszym odcinku.

25 czerwca Witebsk był zajęty.

26 czerwca „Peszki" bombardowały otoczone na południowy zachód od Witebska cztery dywizje piechoty oraz dywizję niemieckiego lotnictwa; bombardowały dotąd, dopóki niedobitki nie złożyły broni.

Potem eskadra „Peszek" otrzymała nowe zadania.

Rozpoczęło się nocne bombardowanie miejscowości przedfrontowych, dla złamania oporu zdemoralizowanego przeciwnika.

28 czerwca bombardowali Połock, inne eskadry bombardowały Baranowicze, Mińsk i Łuniniec.

Front ruszył naprzód i 2 lipca zdobyto Mińsk, Stołpce, Nieśwież i Wilejkę.

4 lipca padł bombardowany poprzednio Połock.

Akcja lotnictwa przeniosła się jeszcze dalej na zachód.

W międzyczasie trzeba było zmieniać lotniska, trzeba było nowe lotniska zaopatrywać w materiały pędne, bomby, amunicję.

Razem z eskadrą posuwały się naprzód warsztaty.

Olbrzymia machina znajdowała się w ciągłym ruchu.

Ale pomimo swego ogromu wszystkie tryby i kółka tej machiny grały, nie było najmniejszych zacięć, zatarć i zgrzytów.

Front niepowstrzymanie parł naprzód.

Eskadra naszych przyjaciół bombardowała Wilno w nocy na 5 lipca.

Po zmianie lotniska „Peszki" zbliżyły się do linii frontu i do granic Polski.

W nocy 6 lipca bombardowali Białystok.

8 lipca padły tylokrotnie bombardowane Baranowicze.

9 lipca Wilno zostało otoczone.

W nocy na 10 lipca bombardowali Orany.

13 lipca Wilno zostało wyzwolone.

15 lipca sforsowano Niemen.

16 lipca zdobyto Grodno.

Zarówno dni, jak i noce były gorące.

Nie było czasu na zastanawianie się nad przeżyciami, nie było czasu na rozpamiętywanie wydarzeń.

Latali, bombardowali i znów zabierali nowe ładunki bomb, czasem po dwa razy w nocy.

Noce były krótkie, lipcowe.

Cały front na swej olbrzymiej długości szedł naprzód, jak taran, aż oparł się o Wisłę.

Lublin powitał polskie wojska.

Padł wreszcie silnie ufortyfikowany Białystok, a po nim w dniu 31 lipca Siedlce i Mińsk Mazowiecki.

Wojska radzieckie zbliżały się do Warszawy. (c.d.n.)



ANDRZEJ SAMEK

Samoloty U. S. A.

XII.

GRUMMAN TBF, „AVENGER".

Lekki bombowiec do działań morskich, zamówiony w 1940 r. w celu zastąpienia samolotów Douglas TBD. Dostarczony w 1942 r., bierze po raz pierwszy udział w akcji w bitwie o Midwey. W 1943 r. produkcję seryjną wstrzymano. Był używany w RAF pod nazwą „Tarpon". Ostanie modele noszą oznaczenie TBM i były budowane przez Eastern Aircraft Division, Gen. Motors Comp. Posiadają one mocniejszą konstrukcję kadłuba i nowy silnik Wright R 2600-20.

Poprzednie wersje posiadały silnik Wright R 2600-8, o mocy 1 700 KM, śmigło 3-ramienne Hamilton. Konstrukcja całkowicie metalowa, skrzydło jednodźwigarowe, składane, zaopatrzone w klapy do lądowania, pokrycie cienką blachą. Kadłub półskorupowy, pokryty cienką blachą, wzmocnioną podłużnicami korytkowymi w kształcie Z. Stateczniki metalowe, usterzenie pokryte płótnem. Podwozie chowane na zewnątrz, wychwyt do lądowania. Możliwość zamontowania rakiet, ułatwiających start z pełnym obciążeniem. Wymiary: rozpiętość 16,5 m, ze złożonymi skrzydłami 5,8 m, długość 12,2 m, powierzchnia nośna 45,5 m², ciężar w locie 7 053 kg, obciążenie płata 155 kg/m², obciążenie mocy 4,1 kg/KM, szybkość maksymalna 445 km/godz. pułap 6 890 m, zasięg 1 450 km przy szybkości 344 km/godz. Uzbrojenie składa się z 1 karabinu masz. kal. 12,7 mm w kadłubie, zsynchronizowanego ze śmigłem, 2 stałych karabinów masz. w skrzydłach kal. 12,7 mm, 2 w obrotowej wieży kal. 12,7 mm i z ruchomego karabinu maszynowego kal. 7,7 mm w dnie kadłuba. Samolot może zabrać torpedę, lub 900 kg bomb i 8 pocisków rakietowych. Załoga 2 ludzi.

MARTIN B—26, JM—I, „MARAUDER"

Samolot bombardujący, zaprojektowany już w 1939 r. Loty próbne wykonuje w 1940 r., produkcja seryjna trwa od 1941 do 1944 r. Po raz pierwszy był on użyty w kwietniu 1942 r. w Australii. Od tego czasu zwalcza japońską marynarkę, utrudniając komunikację i budowę lotnisk na zajętych przez wroga wyspach.

B—26 posiada silniki Pratt-Whitney R 2800-5 o mocy 1 850 KM. Załoga składa się z 5 ludzi. Uzbrojenie stanowi 5 karabinów maszyn. kal. 12,7 mm, z tego 2 w przodzie i 1 z tyłu kadłuba i 2 w obrotowej wieży typu Martin. Samolot ten mógł zabrać 900 — 2 650 kg bomb w 2 komorach bombowych o układzie „tandem".

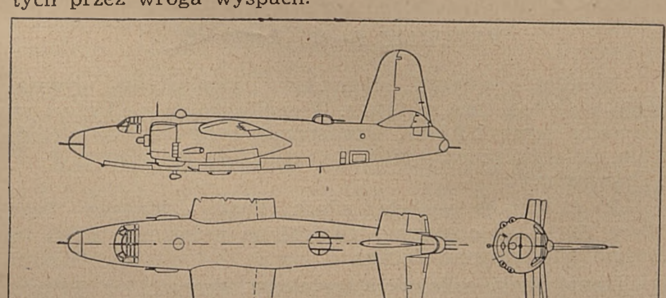
Następna wersja B—26A, „Marauder" I, różni się tylko nowymi silnikami Pratt-Whitney R 2800, o mocy startowej 2 000 KM.

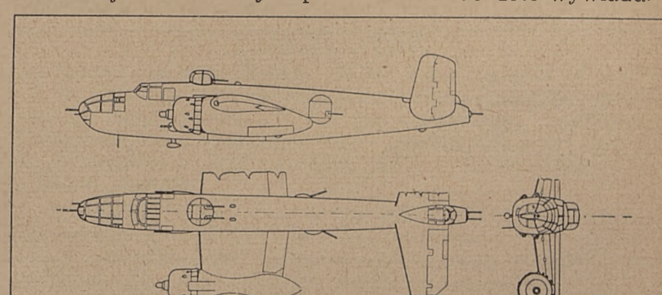
B—26B, „Marauder" II, jest szybszy i posiada silniejsze uzbrojenie. Silniki Pratt-Whitney R 2800-43 o mocy 2 000 KM, śmigło 4-ramienne Curtiss o średnicy 4,12 m. Konstrukcja całkowicie metalowa, skrzydło 4-dzielne, dwudźwigarowe, dźwigary skrzynkowe z blachy falistej, klapy do lądowania dzielone, lotki pokryte płótnem. Kadłub 3-dzielny, skorupowy, stateczniki metalowe, usterzenie pokryte płótnem. Powierzchnia pionowego statecznika powiększona. Podwozie trójkołowe. Wymiary: rozpiętość 21,65 m, długość 17,23 m, powierzchnia nośna 61,1 m², ciężar własny 11 490 kg, ciężar w locie 17 340 kg, obciążenie płata 284 kg/m², obciążenie mocy 4,3 kg/KM, szybkość maksymalna 459 km/godz na wysokości 1 525 m, lądowania 166 km/godz, pułap 6 040 m. Uzbrojenie składa się z 11 karabinów maszyn. kal. 12,7 mm: 1 ruchomy w przodzie kadłuba, 2 w bocznych stanowiskach, 2 w obrotowej wieży typu Martin, 2 w ogonie w stanowisku, typu Bell i 4 karabiny maszyn., umieszczone z boków kadłuba po 2 z każdej strony. Ciężar bomb 1 800 kg. Załoga składa się z 7 ludzi.

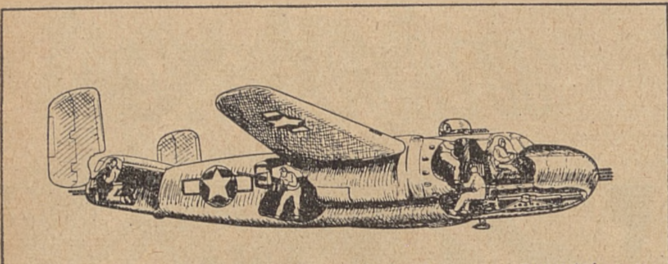
Wersja B—26D jest samolotem próbnym z ogrzewanymi powierzchniami nośnymi celem uniknięcia oblodzenia. Zbudowano tylko jedną sztukę, podobnie jak i B—26E, który jest lżejszy od pozostałych o 900 kg. B—26G i E mają większy kąt załamania skrzydeł (3 1/2°), uzbrojenie, wymiary i osiągi te same. Wersje skreślone z linii i używane do celów szkoleniowych i treningu noszą oznaczenia TB—36 i AT—23.

Do holowania celów w ćwiczeniach artyleryjskich używano również przestarzałe modele B—26C i G (oznaczenie JM—I i II).

Wersja JM—IP była przeznaczona do foto-wywiadu.







Rozmieszczenie załogi w samolocie North American B25H Mitchell

NORTH AMERICAN B—25, PBJ, F—10, „MITCHELL"

Był to jeden z najbardziej udanych samolotów USA. Średni bombowiec o silnym uzbrojeniu, podlegał licznym ulepszeniom, a wersja B—25H była najsilniej uzbrojonym samolotem w tej klasie posiadając 15 stanowisk ogniowych łącznie z działem kal. 75 mm, co jednak zmniejszyło ciężar użyteczny o 900 kg. Służyła ona najczęściej jako samolot eskortujący. Do służby wchodzi w 1942 r.

Pierwsze samoloty tego typu miały silniki Wright R 2600-9, moc 1 700 KM, śmigła trójramienne Hamilton. Uzbrojenie składało się z 4 karabinów maszyn. kal. 7,7 mm, z tego 1 w przodzie, 3 z boków kadłuba, oraz 1 karabin maszyn. kal. 12,7 mm w ogonie. Ciężar bomb wynosił 910 — 1 635 kg zależnie od zadania. Załoga 5 ludzi.

B—25A otrzymał opancerzone stanowiska i nowe zbiorniki paliwa.

B—25B ma silniki Wright R 2600—13 o mocy 1 700 KM i różni się głównie uzbrojeniem. Składało się ono z 2 wież obrotowych Benedix — górnej i dolnej kierowanej peryskopowo, zaopatrzonych w karabiny masz. kal. 12,7 mm oraz z jednego karabinu maszynowego kal. 7,7 mm w przodzie kadłuba. Karabiny maszynowe w ogonie usunięto pozostawiając stanowisko obserwacyjne. Wymiary: rozpiętość 16,49 m, długość 20,6 m. Samolot posiada aparat fotograficzny.

B—25C i D (PBJ—IC), „Mitchell" II — wersja zaopatrzona w nowe silniki, używana była w 1943 r. przez RAF. Posiada pilota automatycznego.

Wersje B—25E i F są próbnymi, z różnymi systemami, zapobiegającymi oblodzeniu.

B—25G jest pierwszym samolotem, na którym zamontowano działo kal. 75 mm w przodzie kadłuba, gdzie oprócz tego umieszczono 2 karabiny maszyn. kal. 12,7 mm. Działo typu M—4—długości 2,9 m, wagi 410 kg, pociski wagi 6,8 kg. Długość samolotu 15,50 m. Ciężar bomb 900 kg lub torpeda.

B—25H jest dalszym rozwinięciem wersji G. Posiada jeszcze silniejsze uzbrojenie: 4 karabiny masz. kal. 12,7 mm w przodzie kadłuba, działo 75 mm, 2 ruchome karabiny maszyn. w pozycjach bocznych, 2—w obrotowej wieży, 2 w ogonie, oraz 4 karabiny maszyn. z boków kadłuba, wszystkie kal. 12,7 mm. Wymiary: rozpiętość 20,6 m, długość 15,63 m, szybkość maks. 480 km/godz na wysokości 4 800 m. Wersja H posiada jeszcze parę podtypów o różnym układzie uzbrojenia. Załoga 5 ludzi

B—25J, „Mitchell" III jest z powrotem samolotem bombardującym, o oszklonej przedniej kabinie. Silniki Wright Cyclone R 2600—13 z dwustopniowymi sprężarkami, moc 1 700 KM. Śmigło 3-ramienne Hamilton. Wymiary: rozpiętość 20,6 m, długość 16,13 m, powierzchnia nośna 56,2 m², ciężar własny 9 580 kg, ciężar w locie 15 210 kg, obciążenie płata 280 kg/m², obciążenie mocy 4,5 kg/KM, szybkość maksymalna 485 km/godz na wysokości 3 965 m, lądowania 152 km/godz, pułap 7 380 m. W przodzie kadłuba znajdują się tylko 2 ruchome karabiny maszynowe kal. 12,7, reszta ta sama co w wersji H. Największy ciężar bomb na małe odległości wynosi 2 720 kg. Załoga składa się z 6 ludzi.

TB—25 służy do treningu, zaś wersja F—10 nie posiada uzbrojenia, tylko aparaty fotograficzne.

Konstrukcja całkowicie metalowa, skrzydło pięciodzielne, dwudźwigarowe w części środkowej, jednodźwigarowe—w zewnętrznej, klapy do lądowania dzielone. Kadłub półskorupowy, podwozie trójkołowe chowane hydraulicznie lub mechanicznie.

DOUGLAS C—54 „SKYMASTER"

Samolot pasażerski, którego prototyp powstał w 1939 r. Posiadał wtedy silniki Pratt-Whitney R 2180 Twin Wasp o mocy 1 150 KM. Zabierał 52 pasażerów.

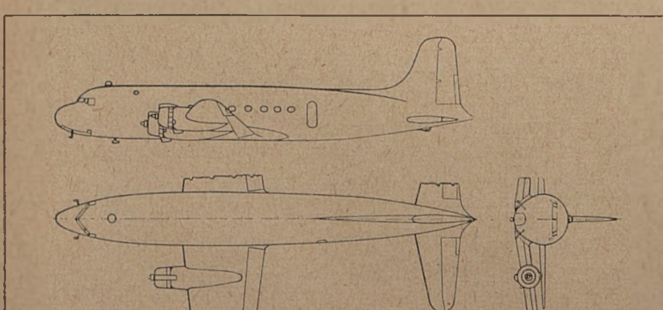
Później nieco powstał projekt mniejszego samolotu (40—42 pasażerów), który w 1942 r. zaczęto budować seryjnie bez prototypu. W czasie wojny samolot ten był bardzo często używany do transportu towarów, wojska i rannych na duże odległości. Zależnie od przeznaczenia odróżnia się parę wersji.

C—54A ma silniki Prat-Whitney R 2000—7 o mocy 1 000 KM, przystosowany do transportu towaru. Ciężar własny 16 526 kg, ciężar w locie 28 150 kg.

C—54B posiada nowe silniki o mocy 1 100 KM, oraz większy zapas paliwa. Ciężar własny 17 340 kg, ciężar w locie 33 140 kg.

C—54C był samolotem przeznaczonym dla użytku prezydenta Roosevelta. Wnętrze zostało przebudowane, załoga 7 ludzi, pasażerów — 15.

Wersje: C—54E, F, G, są przystosowane do transportu spadochroniarzy. Konstrucja całkowicie metalowa, profil skrzydła NACA 23016/12, skrzydło w części środkowej trójdźwigarowe, w części zewnętrznej jednodźwigarowe, pokrycie alcladem. Kadłub skorupowy, stateczniki dwudźwigarowe, usterzenie pokryte płótnem. Podwozie trójkołowe, koła główne podwójne, wciągane hydraulicznie. Silniki zależnie od wersji o mocy 1 000 — 1 350 KM. Wymiary: rozpiętość 35,8 m, długość 28,6 m, powierzchnia nośna 135,8 m², ciężar użyteczny — zależnie od odległości i wersji — od 7 490 kg na odległość 2 480 km, do 2 450 kg na odległość 6 240 km, szybkość maksymalna 438 km/godz, podróżna—332 km/godz, lądowania—141 km/godz, pułap— 6 860 m Załogę stanowi 6 ludzi.



Douglas C54 Skymaster

REPUBLIC P—43, „LANCER"

Samolot myśliwski, stanowiący standartowe wyposażenie lotnictwa USA w 1940 r. W czasie wojny nie był on już używany przez USAAF, lecz sprzedawany przeważnie do Chin. Dalszym rozwinięciem tego samolotu jest sławny P—47 „Thunderbolt".

P—43 Lancer posiada silnik Pratt - Whitney Twin Wasp S3CA—G o mocy 1 100 KM na wysokości 1 800 m. Śmigło trójramienne Curtiss.

Konstrukcja całkowicie metalowa, skrzydło z jednym dźwigarem głównym, dwoma pomocniczymi, klapy do lądowania. Kadłub skorupowy, podwozie chowane do wewnątrz hydraulicznie. Wymiary: rozpiętość 11 m, długość 8,7 m. pow. nośna 20,7 m², ciężar własny 2 484 kg, ciężar w locie 3 130 kg, obciążenie płata 151,4 kg/m², obciążenie mocy 2,8 kg/KM. Uzbrojenie składa się z 2 karabinów maszyn. kal. 12,7 mm w kadłubie i z 6 karabinów maszyn. kal. 7,7 mm w skrzydłach.

(c. d. n.)

SZÓSTY SYN LWD

J U N A K

JERZY ZARĘBSKI

Przed dwoma miesiącami SiM podał wzmiankę, że Lotnicze Warsztaty Doświadczalne w Łodzi opracowują nowy typ samolotu szkolno - akrobacyjnego „Junak". Potem cicho było o tym na łamach prasy lotniczej. Jedno nie ulegało wątpliwości: coś się tam rzeczywiście robi.

Ponieważ sytuacja taka była dla redakcji SiM-u — zespołu ludzi wszystkim się interesujących — nazbyt tajemnicza, a chęć ujrzenia na własne oczy nowego samolotu zbyt silna, — uzbrojony w ołówek i notatnik pojechałem do Łodzi i złożyłem wizytę w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych.

W biurze konstrukcyjnym LWD przyjął mnie inż. Sołtyk, konstruktor „Junaka". Musicie wiedzieć, że jest on również konstruktorem znanego samolotu bojowego „Sum" i współtwórcą „Łosia". W jego towarzystwie udałem się do hali montażowej. Nie łatwo tam się dostać. Trzeba było najpierw przejść przez dużą halę parterową, przy końcu jej wspiąć się po stromych schodkach na pierwsze piętro, ominąć poukładane w długich szeregach części różnych typów maszyn sportowych, aż wreszcie... ujrzałem „Junaka".

— Piękna maszyna! — to było moje pierwsze wrażenie. Rzeczywiście, „Junak" prezentuje się pierwszorzędnie; jest to w każdym calu nowoczesny, rasowy samolot, o smukłych, umiejętną ręką wymodelowanych kształtach.

Dziesięcioosobowa grupa ludzi pracuje nad montażem poszczególnych elementów konstrukcji, robota idzie żywo. Spawany ze stalowych rurek kadłub czeka na pokrycie płótnem. Skrzydła są już częściowo pokryte, silnik zabudowany, a w kabinach dobiegają końca ostatnie prace nad montażem przyrządów pokładowych.

Zapoznajmy się teraz bliżej z budową i danymi technicznymi „Junaka".

Jest to płatowiec typu szkolno-akrobacyjnego, dolnopłat wolnonośny, dwumiejscowy, z jednym silnikiem gwiaździstym M—11, o mocy 125 KM. Śmigło stałe, drewniane, dwułopatkowe o średnicy 2,10 m. Kadłub spawany z rur stalowych, kryty płótnem, o przekroju trapezowym z zaokrąglonymi narożami. Mieści w sobie 2 miejsca: dla pilota, oraz dla ucznia lub pasażera. Zarówno pilot, jak i uczeń mają osobne tablice przyrządów pokładowych. Zasadniczo głównym miejscem jest tylne, tam też siedzi pilot jeśli leci sam lub z pasażerem; jeśli lot odbywa się z uczniem, wtedy instruktor siedzi z przodu. Pilot i uczeń mają do dyspozycji wspólny kran benzynowy z prawej strony, po wewnętrznej stronie ścianki kadłuba.

Wielkim udogodnieniem jest możność dowolnej regulacji pedałów i foteli w czasie lotu.

Wiadomo jest, z jakimi trudnościami połączony jest start samolotu w czasie mrozu. Sporo czasu zajmuje rozgrzewanie zimnej oliwy. Otóż „Junak" ma urządzenie, które umożliwia start w czasie mroźnej temperatury w przeciągu 5 minut.

Skrzydło jest trójdzielne, dwudźwigarowe, w zewnętrznej części przyczepnej — drewniane, pokryte częściowo sklejką, reszta płótnem. Środkowa część — stalowa, spawana razem z kadłubem. Obrys — trapezowy. W stałej części skrzydeł, po obu stronach kadłuba znajdują się zbiorniki paliwa. Powierzchnia nośna — 17,5 m^2. Lotki typu Fryzego, wyważone dynamicznie i statycznie. Stery: głębokości i kierunkowy — mocno odciążone i wyważone. Podwozie stałe, trójgoleniowe, z amortyzatorem oleo-powietrznym, o całkowitym skoku 185 mm. Koła 500×125 mm. Rozstaw osi kół — 2 m. Płoza resorowa z rolką, przystosowana do startów i lądowań w różnym terenie. Obciążenie jednostkowe: jako samolot turystyczny — 52 kg/m^2, jako akrobacyjny — 49 kg/m^2. Ciężar własny samolotu — 605 kg. Długość płatowca wynosi 7,5 m, wysokość — 2,05 m, rozpiętość — 10 m. Zużycie paliwa — 21 kg/godz.

Oprofilowanie silnika za pomocą nakładanych na każdy cylinder kołpaków przyczynia się do pięknego, smukłego wyglądu całości.

Tyle wiadomości technicznych. Chciałbym jeszcze przytoczyć dwa fakty, które świadczą o zapale i entuzjaźmie pracowników LWD. Otóż opracowanie konstrukcyjne „Suma" trwało przed wojną 2 lata, absorbując ekipę, złożoną z 24 osób, dziś zaś plany konstrukcyjne „Junaka" opracowała 10-osobowa grupa, w przeciągu pięciu miesięcy.

Plan pracy wykonany został przez biuro konstrukcyjne w 109%.

Oto, kochani Czytelnicy — „Junak". Wymierzyłem go w metrach, wyważyłem w kilogramach, podałem cały szereg — zdawałoby się — suchych danych. To jest nieodzowne, gdyż dane te — przemawiają. Mówią nam o szczegółach budowy delikatnego organizmu płatowca, podkreślają jego zalety i sprawność.

Moja wizyta u „Junaka" dobiegła końca.

Opuszczając teren LWD, zrozumiałem jeszcze raz coś, co jest przecież tak proste i oczywiste, o czym się wprawdzie wie, ale świadomość tego nie zawsze jest żywa: tu się przecież buduje Polskę! — Polskę skrzydlatą.

O ROZTARGNIONYCH REDAKTORACH

Wyobraźcie sobie, drodzy Czytelnicy, jaka przytrafiła nam się historia! Otrzymujemy niedawno list od jednego z wielu naszych przyjaciół, w którym składa on Redakcji gratulacje z okazji otrzymania nowego samolotu. Dowiedział się o tym radosnym fakcie z nru 9 SiM-u, gdzie na str. 104 znajduje się wspomniany samolot wraz z całą jego załogą. Równocześnie zapytuje, jaki udźwig posiada ten typ „Simolotek" i jaka jest jego szybkość?...

Mało tego. W kilka dni później nadchodzi drugi list! Inny z naszych czytelników zapytuje, jakie uzbrojenie posiada nasza redakcyjna superforteca „Simolotek" i ile osób wchodzi w skład załogi. O nowym samolocie dowiedział się z komunikatu „Akcji 300" z nru 6(86).

Redaktorowi Naczelnemu zrobiło się trochę słabo i trzeba mu było prędko podać kropli walerianowych. Redaktor SiM-u zrobił się ponury, w ciągu kilku dni schudł jeszcze bardziej, a ze zmartwienia posiwiały mu 4 włosy na lewej skroni.

Cóż się okazało?

Otóż na posiedzeniu całego zespołu pracowników redakcyjnych, które odbyło się jeszcze dnia 20 lutego br., po przeczytaniu kilku setek listów naszych czytelników, proponujących kilka tysięcy różnych nazw dla naszego (jedynego!) samolotu SP AGB ustalono, że najbardziej odpowiednia spośród wszystkich jest nazwa

SIMOLOTEK,

zaproponowana przez kolegę W ł a d y s ł a w a N o w a k a z Ostrowa Wielkopolskiego. Wszyscy strasznie się ucieszyli, że nasz samolot nie jest już „jakąś tam" Agebeczką, że ma wreszcie odpowiednie imię. Imię zresztą nie byle jakie, bo zawiera i „SiM" i słowo „lot", a całość podobna jest do słowa „samolot".

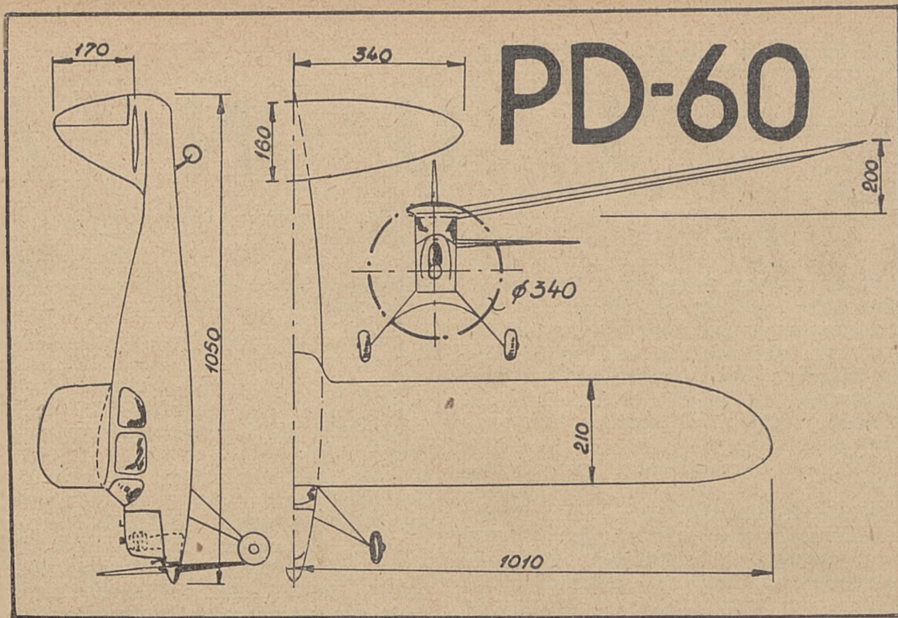
Wszystko byłoby więc w porządku, gdyby nie roztargniony redaktor, który... zapomniał zakomunikować czytelnikom o tym radosnym fakcie. Stąd powstały wszystkie nieporozumienia, o których była mowa na wstępie.

Wyjaśniamy więc wszystkim: Nasz redakcyjny samolot o znakach SP-AGB nazywa się już Simolotek.

Do zwycięzcy naszego konkursu, ob. Władysława Nowaka zawitamy wraz z Simolotkiem, gdy tylko zazieleni się trawa na lotniskach. Z niecierpliwością wyczekujemy już tej chwili. A Simolotek wprost wytrzymać nie może, tak bardzo chciałby poznać wreszcie swojego ojca chrzestnego! Do wiosny więc!

Jak już donosiliśmy, w roku ubiegłym odbyły się w Jugosławii wielkie ogólnokrajowe zawody modelarskie. Na zawodach tych ustanowiono szereg nowych rekordów tego kraju. Poniżej przedstawiamy Wam

TRZY ZWYCIĘSKIE MODELE

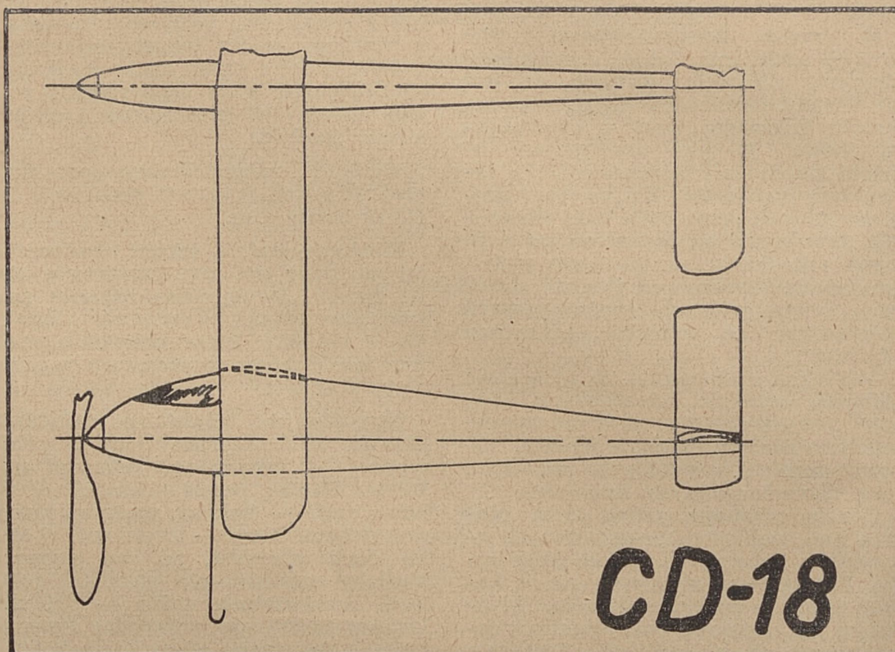


Model z napędem silnikowym PD-60 został zwycięzcą w ogólnokrajowych zawodach w Zagrzebiu. Ustanowił rekord Republiki Jugosłowiańskiej czasem lotu 26 min. 44 sek. (przy pracy silnika 1 min. 48 sek.). Największa odległość lotu wynosiła 14 400 m, wysokość 1 200 m.

Dane techniczne: (wymiary podano na rysunku) — powierzchnia nośna 41 dcm^2, ciężar 1 944 g, obciążenie jednostkowe 47,85 g/dcm^2, profil skrzydła RAF-32. Silnik o pojemności 7,5 cm^3.

Konstruktorem tego modelu jest Dragan Prochazka.

* * *



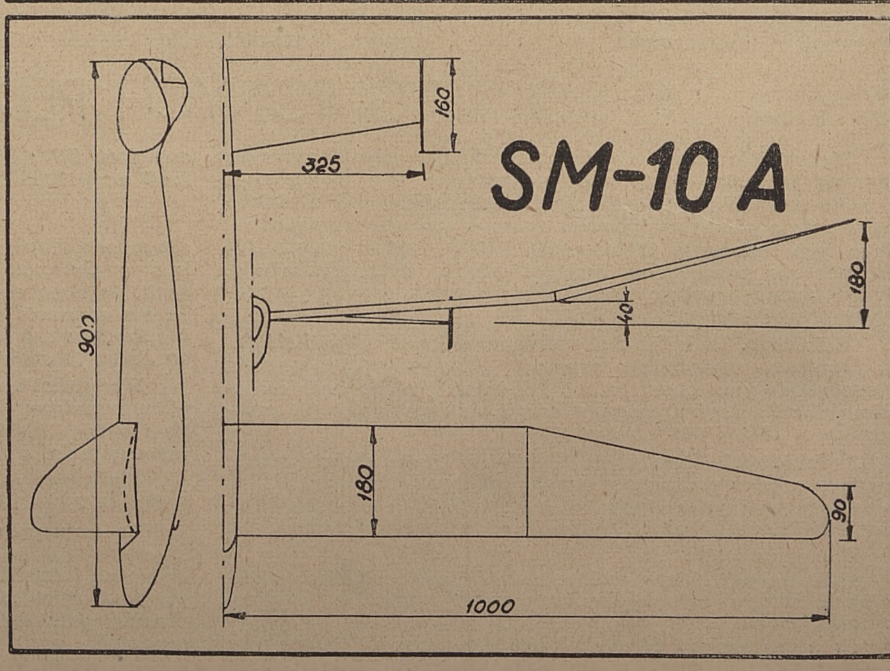
Rekordowy model z napędem gumowym CD-18. Rozpiętość 1 060 mm, długość 800 mm, powierzchnia nośna 10,5 dcm^2, profil skrzydła C-1606, przekrój gumy 96 mm^2, średnica śmigła 440 mm, ciężar całkowity 200 g (konstr. z balsy), obciążenie jednostkowe 19,1 dcm^2, statecznik wysokości nośny.

Modelem tym Duszan Cener ustanowił krajowy rekord czasem lotu, wynoszący 20 min. 50 sek.

Dla zainteresowanych podaję współrzędne profilu C-1606.

0	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
0,00	2,35	4,40	6,70	7,80	8,30	7,90	6,90	5,60	3,90	2,00	0,00
0,00	1,50	1,00	1,50	3,50	4,50	4,51	3,92	2,60	0,95	0,00	0,00

* * *



SM-10 A, to wyczynowy model szybowca, którym Marian Slanovec uzyskał I miejsce na zawodach w Zagrzebiu czasem lotu 18 min. 9 sek.

Powierzchnia nośna 30 dcm^2, profil Eiffel 400, przechodzący na końcach skrzydeł w NACA 0006. Statecznik wysokości nienośny. Konstrukcja wykonana ze sklejki i sosny. Ciężar 540—600 g. Obciążenie jednostkowe 16—20 g/dcm^2. Zwraca uwagę silnym przesunięciem skrzydła do przodu.

P. E.

SZKOŁA modelarstwa LOTNICZEGO

19) PAWEŁ ELSZTEIN, chor.

DZIELONE PŁATY I STATECZNIKI

Istnieją dwa rodzaje łączeń. Pierwszy, to takie łączenia, które pod wpływem sił (np. twarde lądowanie) samoczynnie się rozłączają, chroniąc model przed zniszczeniem. Drugi rodzaj amortyzuje siłę uderzenia.

Na rys. 1 pokazano łączenie skrzydeł na płaskich bolcach. W celu wzmocnienia zastosowano tu kilka pasów gumy. Łączenie takie jest dość wygodne do składania skrzydeł w pudło podróżne, jednak przy twardym lądowaniu lub zaczepieniu skrzydła o drzewo — z reguły pęka, niszcząc bolce.

O wiele wygodniejsze łączenie płatów widzimy na rys. 2 w formie języka ze sklejki (3—5 mm), wchodzącego do szufladki. U góry przedstawiono kształt języka, gdyż od niego zależne jest samoczynne odpadnięcie skrzydeł podczas uderzenia.

Sposób „szufladkowy" zdał dostatecznie próbę sprawności w modelu „Rekin", gdzie nawet podczas forsownych eksperymentów płaty wyskakiwały bez uszkodzenia całości modelu.

Konstrukcję samych szufladek widzimy poniżej. Ścinek grubej sklejki oklejony jest obustronnie cienką sklejką, tworząc łoże dla łącznika (języka). Konstrukcja tego rodzaju pozwala na wykonanie ładnie profilowanych kadłubów z przejściami aerodynamicznymi w skrzydła.

Na tym samym rysunku, z prawej strony widzimy zamocowanie skrzydeł z zabezpieczeniem w postaci sprężynującego drutu lub blaszki. Dokładnie wykonany łącznik nie wymaga specjalnych zabezpieczeń, łącząc skrzydła z dostateczną siłą.

Dla ułatwienia transportu modelu, często okazuje się konieczne dzielić nie tylko płat, ale również i stateczniki.

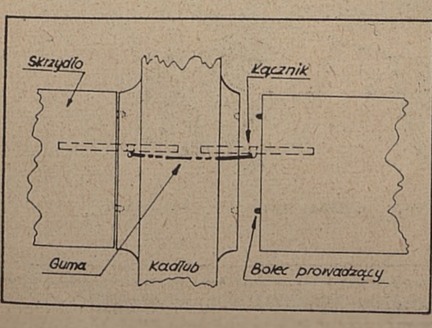
Na rys. 3 przedstawiono kilka sposobów łączenia stateczników. Metoda 2 i 3 ma zastosowanie w modelach o prostej konstrukcji. Pierwszy po lewej, to zamocowanie analogiczne jak uprzednio, opisane przy skrzydłach. Dwa haczyki służą do zabezpieczenia gumką.

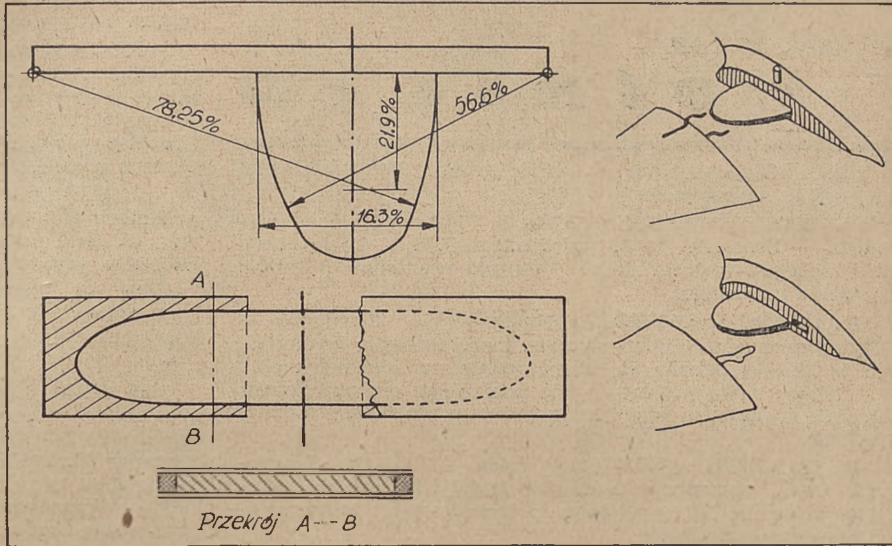
Statecznik kierunkowy może być odejmowany sam, lub też łącznie ze statecznikiem wysokości.

Sposób dzielenia statecznika wysokości widzimy na rys. 3. Można tu również stosować metodę szufladek.

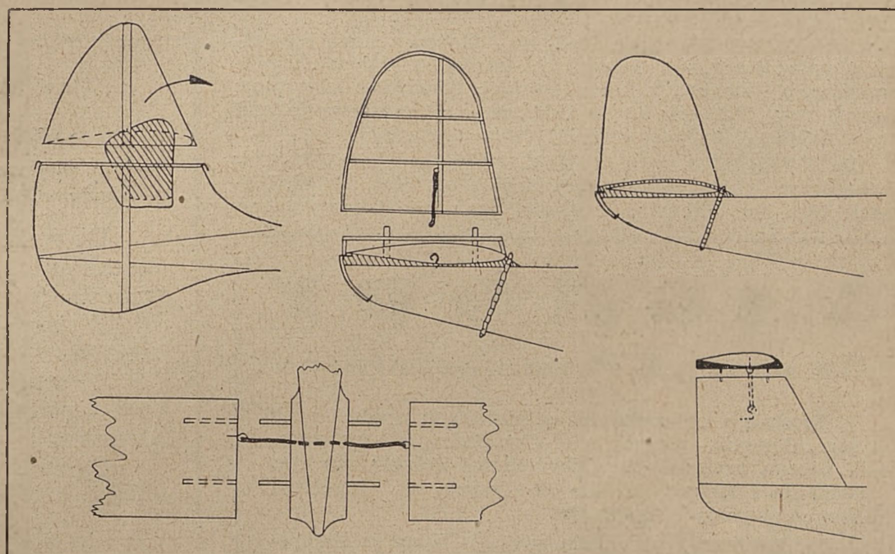
Pomysłowe dzielenie płatów, stateczników, a przy dużych modelach nawet kadłubów, oszczędza wiele pracy i nerwów podczas transportu modelu na miejsce startu. (c. d. n.)

Rys. 1





Rys. 2 (u góry) Rys. 3 (u dołu)



Poczta Lotnicza

8-ka z Kamiennej Góry — Cierpliwości! Przyjdzie kolej i na modele odrzutowców.

Ob. MATUSZEWSKI ZDZISŁAW, Palmiry, pow. warszawski — Zwróćcie się do najbliższego RKU, gdzie otrzymacie szczegółowe informacje. Warunki prenumeraty SiM-u znajdziecie na okładce.

Ob. OŻAROWSKI JERZY, Skarżysko — Kamienna — 1. Egzaminy z przerabianego kursu teoretycznego, drukowanego w SiM-ie, odbędą się bezpośrednio na szybowiskach.

2. Mając małą maturę, a nie posiadając odpowiedniego wieku nie zostaniecie przyjęci do żadnej z wojskowych szkół lotniczych.

Ob. KAMIŃSKI PRZESŁAW, Łódź — Zamiast „Langu-edoc'a" czy „Lancaster'a" zbudujcie lepiej inne modele redukcyjne, które już były w SiM-ie. O teoretycznym kursie spadochronowym pomyślimy.

Ob. WIŚNIEWSKI EDMUND, Zakopane — Zwróćcie się do RKU. Przeczytajcie „Pocztę Lotniczą" w Nrze 5 (85) — SiM z br.

Ob. KUBIK TERESA, Radom — Kobiety mogą oczywiście również studiować na oddziele lotniczym Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej. Wydział taki istnieje również przy Politechnice w Gdańsku. Przed tym jednak trzeba ukończyć liceum matematyczno - fizyczne.

Ob. KURZAWA ARKADIUSZ, Łódź. — Adres Liceum Mechaniczno - Lotniczego — Warszawa, ul. Hoża Nr 88. Napiszcie tam bezpośrednio, a otrzymacie wszystkie potrzebne Wam informacje. Kandydaci przyjmowani są zawsze na początku roku szkolnego.

Ob. JAGIEŁŁO TADEUSZ — Katowice — Na propozycję Waszą zamieszczenia opisu wykonania silnika modelarskiego o pojemności 9,5 cm^3, odpowiadamy odmownie. Przede wszystkim odstrasza nas objętość opisu (25 stron SiM-u). Następnie, wolelibyśmy silnik samozapłonowy i nie projekt, a rzecz wypróbowaną.

„JASTRZĄB" — W sprawie uruchomienia szybowiska w Złotorii zwróćcie się do Okręgu Ligi Lotniczej we Wrocławiu, ul. Gen. Świerczewskiego Nr 57. Wzrost dla kandydata na pilota szybowcowego nie odgrywa specjalnie wielkiej roli.

Ob. ob. ZBIGNIEW LUNIZ — Nakło, WOJTKOWSKI ANDRZEJ — Wołów — O powstaniu Centralnej Składnicy Materiałów Modelarskich donosiliśmy w SiM-ie nr 10 (90) z br.

Ob. BOROWIECKI WŁODZIMIERZ — Kozienice — Zapytujecie o radzieckie pisma lotnicze. Podajemy tytuły czasopism: 1) Wiestnik Wozdusznogo Fłota; 2) Tiechnika Wozdusznogo Fłota; 3) Samolot. W sprawie prenumeraty należy zwrócić się do Towarzystwa Przyjaźni Polsko - Radzieckiej — Warszawa, Aleja Stalina 24. Można również zamówić tam pismo ogólno - techniczne „Tiechnika Mołodieży". W sprawie prenumeraty pisma „Espaces" radzimy zwrócić się do „Czytelnika" w Waszym mieście, lub do centrali warszawskiej.

NAGRODY

dla naszych Prenumeratorów

Zgodnie z ogłoszeniami w numerach grudniowych i styczniowych, wszyscy nasi Czytelnicy, którzy wpłacili roczną prenumeratę „Skrzydlatej Polski" lub tyg. „Skrzydła i Motor" do dnia 30 stycznia br., otrzymają obecnie nagrody i upominki.

Po dokonaniu przeglądu nagród, Komitet Redakcyjny Redakcji Czasopism Lotniczych postanowił rozdzielić je następująco:

Książkę „Samoloty w walce" Wołkowa (objętość 328 str., cena 400 zł) otrzyma 15 prenumeratorów, którzy wpłacili pierwsi.

Książkę „Warszawa — kurs na Berlin" Meissnera (objętość 164 str., cena 200 zł) otrzyma 30 następnych prenumeratorów.

Wszyscy inni, którzy wpłacili w przewidzianym terminie i posiadają parzyste numery kartoteki otrzymują książkę „Na kursie 270°" Goździewskiego.

Właściciele nieparzystych kont w kartotece otrzymają reprodukcję drzeworytu artysty grafika W. Horbaczewskiego „IS-1 „Sęp" nad Alpami", wykonaną na papierze ilustracyjnym.

Bezpłatne przeloty na liniach PLL „Lot" zostaną rozlosowane dodatkowo.

Wysyłkę nagród i upominków rozpoczynamy natychmiast, ze względu jednak na dużą ilość nagród i trudności techniczne, niektórzy odbiorcy mogą otrzymać przesyłki w terminie późniejszym, tzn. około 20 marca.

Wszystkie reklamacje prosimy kierować na adres: Centralny Kolportaż Wydawnictwa „Prasa Wojskowa" — Warszawa, Aleje Jerozolimskie Nr 55.

„AKCJA 300"

Komunikat z frontu walki Nr 13

DESANT NA TYŁACH WROGA!

Do walki wprowadzono oddziały desantowe skoczków spadochronowych pod dowództwem Witolda Soszyńskiego.

W pierwszym rzucie zdobyto 44 prenumeratorów. Akcja rozwija się pomyślnie.

Ze względu na ciężkie warunki atmosferyczne i podmokłe lotniska, działania powietrzne ograniczają się do pojedynczych starć.

Ogólna ilość zestrzałów zwiększyła się o 3,2% i stan na dzień 2 marca br. wynosi:

155,3%

w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Szyfrogram z 3 grupy operacyjnej „Tatry" donosi o mobilizacji w jednym z zaprzyjaźnionych państw słowiańskich. Sojusznicze oddziały ochotnicze wkrótce wejdą do akcji!

Czy w ataku, czy w obronie wroga bij na spadochronie!



Modelarstwo znajduje praktyczne zastosowanie...

Redaktor Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr. Redaktor Odpowiedzialny: WINDHOLZ ALFRED, kpt.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350-02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach W.I.G-u).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie — 520 zł, ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek W.P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł, rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: I-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn Warszawa.

Druk. Zakł Graf. „Prasa Wojsk." Warszawa, Al Jerozolimskie 55. Opłata pocztowa uiszczona gotówką. B-18068